

«I dag, i fredstid, kreves det atter offervilje fra våre flygere»

Norske militærflyulykker under den kalde krigen

Fatal air accidents in the Royal Norwegian Air Force during the Cold War

Sondre B. Hvam

Konservator NMF

Jærmuseet

E-post: sbh@jaermuseet.no

SAMMENDRAG

På 1950-tallet forberedte Luftforsvaret seg på en krig som kunne komme når som helst. Øvelser og beredskap førte til en meget hektisk aktivitet ved de norske skvadronene. De norske militærflygerne var innforstått med at de når som helst risikerte å måtte ofre alt – hvilket mange av dem også gjorde. Fra 1950 til 1959 fant det sted 95 fatale flyulykker i det norske forsvaret, inkludert fly ført av nordmenn under utdanning i USA og Canada. Disse ulykkene kostet til sammen 116 militærflygere livet. Om vi ser på perioden vi betrakter som den kalde krigen under ett kommer vi opp i 161 fatale flyulykker, hvor tilsammen 199 militærflygere mistet livet. Samlet utgjør dette kanskje den største arbeidsulykken i moderne norsk historie. Likevel fremstår ulykkene som en lite kjent del av norsk forsvars- og arbeidshistorie. Gjennom en systematisk gjennomgang av Stavanger Aftenblads arkiv for perioden 1950–1989 viser artikkelen at de fatale militærflyulykkene fikk stor samtidig pressedekning for deretter å bli glemt. Til tross for at ulykkene enkeltvis skapte avisoverskrifter, gikk de raskt ut av folks bevissthet og har aldri blitt en del av vårt kollektive minne.

Nøkkelord

Flyulykker, arbeidsulykker, forsvar, jagerfly, den kalde krigen

ABSTRACT

After the fall of Nazi-Germany in May 1945 the common opinion regarding the prospect for a peaceful time to come was good. Three years later a strain of events had led to the opposite prospect. The war time alliance between west and east was replaced by an iron curtain dividing the old allies. The world was thrown into a new conflict situations led by the United States and the Soviet Union and their respective allies. For the next four decades the world was on the brink of nuclear war. During the four decades after Second World War the Norwegian Air Force was preparing for a war which might come more or less without any warning. Great sacrifices were expected by military pilots and their families to make sure national readiness and preparedness was kept on red alert. A high level of exercises and alert duties resulted in hectic activity for the Norwegian Air Force. This came at a high cost. Between 1950 and 1959 the Air Force experienced 95 fatal air accidents killing 116 military personnel. At years end 1989 the numbers had increased to 161 fatal accidents killing 199 military personnel. Despite the high casualty numbers, this is a relatively unknown part of Norwegian labor and military history. Through a study of the newspaper Stavanger Aftenblad, this paper argues the lack of knowledge upon this topic today is not caused by missing news coverage of the accidents as they happened. The accidents were indeed covered extensively by the newspapers at the time before they soon were forgotten.

Nøkkelord

Air crashes, work accidents, military, aircrafts, the Cold War

Helt siden Norge mottok sine første amerikanske jagerfly gjennom den amerikanske våpenhjelpen i september 1951, hadde passerende jetjagere i lav høyde på vei til og fra flybasen på Sola vært et hverdagslig syn for Agnes Svendsen. Bosatt på en liten høyde kun et par kilometer nord for flyplassen, havnet hun midt i den ekspanderende jagerflyaktiviteten på starten av 1950-tallet. Det var ingenting som tilsa at det var noe spesielt på gang da hun i tretiden mandag 1. september 1952 observerte to Republic F-84G Thunderjet-jagere på vei over Tananger. Plutselig hørte hun et voldsomt smell, mens hun kunne se flammene slå ut fra bakparten av det ene flyet idet det var midt mellom Risa og Tjora. Da de to flyene fortsatte vestover side om side, kunne hun se at det falt noe ut av det brennende flyet. Det skinte i solen og falt ikke rett ned, men vaiet liksom i vinden, fortalte hun senere til Stavanger Aftenblad. Hva det var, visste hun ikke. Men hun kunne observere at det landet i sjøen omtrent midt i vågen utenfor Hammerodden. Da flyene var kommet rett sør for Flatholmen kom det en ny eksplosjon fra det skadde flyet. Det styrtet deretter spinnende ned mot sjøen og forsvant i et voldsomt plask idet det traff havflaten. Selv om hun ikke med sikkerhet kunne si hva det var hun hadde sett falle ut av flyet mellom de to eksplosjonene, antydte Svendsen senere til avisen at hun antok at det var jetjagerens flyger. Det var riktig. Etter den første eksplosjonen hadde den 27 år gamle løytnanten Knut Krag skutt seg ut av flyet ved hjelp av katapultsetet. Av ukjent årsak ble ikke fallskjermen utløst. Han falt i sjøen med dødelig utfall.¹

1. Stavanger Aftenblad: «Jetfly ned ved Flatholmen», 2. september 1952.

Ulykken Svendsen hadde observert denne ettermiddagen var den første dødsulykken med en amerikanskprodusert jetjager i Luftforsvaret.² Den kom ikke til å bli den siste. Før to uker var passert hadde nok en norsk jagerflyger mistet livet i en F-84G Thunderjet fra Sola. Dette var de to siste ulykkene i en så langt dystre ulykkesstatistikk i Luftforsvaret. Da Kronprins Olav i slutten av den samme måneden holdt en tale i anledning 40-årsjubileet for Kjeller flyplass og den militære landflygningen i Norge, der han hyllet de norske flygerne og den innsatsviljen militærflygerne hadde vist både før og under andre verdenskrig, kom han også med en dystre betraktning omkring dagens situasjon: «I dag, i fredstid, kreves det atter offervilje fra våre flygere».³ Kronprinsen og de andre oppmøtte visste neppe hvor riktig denne fremtidsspådommen skulle vise seg å være for de neste tiårene. En gjennomgang av hittil upubliserte framstillinger⁴ samt Stavanger Aftenblads digitalarkiv, viser at det mellom 1950 og 1959 fant sted 95 flyulykker i Luftforsvaret med fatalt utfall. I disse 95 ulykkene omkom 116 personer fra Forsvaret. Dersom vi ser på de fire tiårene mellom 1950 og 1989 under ett, ender vi opp med 161 flyulykker med fatalt utfall hvorpå 199 fra Forsvaret mistet livet.

EN GLEMT HISTORIE?

I verket om Luftforsvarets historie påpeker Svein Duvsete at våpengrenen mistet nærmere 100 militærflygere på 1950-tallet og at dette tallet økte til omkring 200 om vi ser på perioden 1950–1989 under ett. Han understreker alvorligheten bak disse tallene ved å påpeke at dette utgjorde et tap på over ti prosent av det totale antall utdannede militærflygere i perioden.⁵ I et innslag i Lørdagsrevyen på NRK 29. mars 2014 poengterte Duvsete at ulykkene ble en hendelse der og da, før de raskt ble glemt. Innslaget fokuserte på at det mellom 1950 og 1972 omkom 161 norske militærflygere.⁶ Den samme kvelden ble innslaget fulgt opp av reportasjen «Nesten hver måned omkom en norsk pilot under den kalde krigen» på NRK.no. I reportasjen sies det at det i dag stort sett bare er familiene etter de forulykka som husker de som omkom i tjeneste. Avslutningsvis formidler reportasjen at det omsider skal reises et minnesmerke over militærflygerne som omkom under den kalde krigen utenfor Luftkrigsskolen i Trondheim.⁷

Da minnesmerket ble avduket et halvt år senere var NRK igjen på plass. NRKs reportasje hevdet at flygerne som omkom etter andre verdenskrig fikk liten oppmerksomhet i sin egen samtid og har forblitt glemt frem til nå. I et intervju påpekte daværende leder for

2. I 1953 skiftet våpengrenen navn fra Luftforsvaret til Flyvåpenet. I 1959 skiftet våpengrenens navn tilbake til Luftforsvaret. For enkelhetsskyld har jeg valgt å betegne våpengrenen som Luftforsvaret gjennom hele artikkelen.

3. Stavanger Aftenblad: «Kronprins Olav hyller flygerne», 29. september 1952.

4. Norsk militært luftpersonell og annet personell omkommet i flytjeneste 1912–2018, mottatt fra Bjørn Hafsten via e-post 4. juni 2018 og Omkomne i militære flyulykker i Norge etter krigen, mottatt som papirkopi fra dets opphavsmann 20. oktober 2018. I påvente av et forestående bokprosjekt ønsker flyentusiastene som har utarbeidet dokumentet inntil videre å være anonym.

5. Duvsete 2004: 79, 382.

6. Nr1, Dagsrevyen 29. mars 2014, «Døde piloter».

7. Veum 2014.

Luftmilitært Samfund, brigader Øyvind Kirsebom Strandman, at holdningen til omkomne flygere var en helt annen på 1950- og 1960-tallet enn det den er i dag. Å miste en flyger ble sett på som vanlig og noe man regnet med. Han understrekte at vi i dag er klare på at de som ofrer livet i krigshandlinger skal hedres på en skikkelig måte, men at det ikke alltid har vært slik.⁸

Parallellen mellom de omkomne militærflygerne under den kalde krigen og de som har ofret livet i krigshandlinger er en interessant sammenligning. Det sier ikke rent lite om den spesielle konteksten de norske militærflygerne opererte i. Under den kalde krigen var Norge på frontlinjen i supermaktkonfrontasjonen. De norske militærflygerne kunne være de første som ville møte et sovjetisk angrep mot Vesten. De drev ekstreme øvelser og forberedte seg på en krig som kunne komme når som helst. Ifølge Strandman fikk flygerne som omkom i denne situasjonen liten oppmerksomhet i sin egen samtid så vel som i ettertiden.⁹

Strandman og Duvsete er dermed samstemt hva gjelder manglende oppmerksomhet rundt omkomne flygere. Dette er også mitt eget inntrykk etter et tresifret antall omvisninger på Flyhistorisk Museum Sola, hvor mange av deltakerne på omvisningene selv tjenestegjorde i Luftforsvaret under den kalde krigen. De er selvsagt kjent med at det forekom mange alvorlige flyulykker i våpengrenen, men det totale omfanget kommer likevel overraskende på de aller fleste.

Strandman mener det var mangelfull deltakelse av det offisielle Norge i form av ledende politikere og forsvarspersonell i flygernes bisettelser og minnemarkeringer.¹⁰ Dette understrekes også av generalmajor (p)¹¹ Per-Oscar Jacobsen. Han sier at de fatale militærflyulykkene stort sett ble håndtert internt på skvadronnivå. Det fantes ingen kriseteam eller noe støtteapparat som skulle ivareta de pårørende og etterlatte som satt igjen etter flygerne som omkom i tjeneste. Det hørte dessuten til sjeldenhetene at bisettelsene ble fulgt av personell utover den aktuelle skvadronen og kanskje en gruppesjef. Man måtte se langt etter tilstedeværelse fra den politiske og militære ledelsen på nasjonalt nivå. Stort sett var det nærmeste man kom nasjonal oppmerksomhet et norsk flagg over kisten og kanskje en krans fra Generalinspektøren for Luftforsvaret.¹²

Omfanget av den samtidige pressedekningen fremstår som mer tvetydig. Duvsete påpeker at enkeltulykker og hendelser tidvis fikk stor oppmerksomhet i pressen i sin samtid, mens det i NRKs reportasjer hevdes at oppmerksomheten rundt disse ulykkene var liten. Tidligere har det ikke vært gjort noen undersøkelser av massemedias rapportering av militærflyulykker i det norske forsvaret under den kalde krigen. Det er derfor vanskelig å si noe konkret om omfanget av pressedekningen. Gjennom en systematisk gjennomgang av Stavanger Aftenblads arkiv for perioden 1950–1989 ønsker jeg å avdekke hvorvidt de fatale militærflyulykkene under den kalde krigen stod på medias dagsorden.

Gjennom stikkordsøk på en rekke aktuelle ord er Stavanger Aftenblads elektroniske arkiv gjennomført på jakt etter avisartikler som omhandler de fatale militærflyulykkene i

8. Veum & Gravdal 2014.

9. Veum & Gravdal 2014.

10. Telefonsamtale med Øyvind Kirsebom Strandman, 16. oktober 2018.

11. (p) etter militær grad betyr at offiseren hadde denne graden ved pensjonering fra aktiv tjeneste.

12. Telefonsamtale med Per-Oscar Jacobsen, 23. oktober 2018.

perioden 1950 til 1989. Stikkordsøket har bestått av flytypene Luftforsvaret benyttet både med typebetegnelse og tilleggs-/kallenavn og ord forbundet med militærflyulykker. Der de generelle stikkordene ikke har gitt relevant treff, har jeg snevret inn søket ved å gjennomføre datosøk i tidsrommene rundt de aktuelle ulykkene på geografisk lokasjon og flygernes navn. Der heller ikke dette har gitt treff har jeg gjort en manuell gjennomgang av Stavanger Aftenblads utgivelser de nærmeste dagene etter ulykken.¹³ For å finne ut i hvor stor grad avisen rapporterte fra den totale mengden ulykker med fatalt utfall, er resultatet av søket i Stavanger Aftenblads utgivelser kryssjekket med andre tilgjengelige kilder.¹⁴

Årsaken til at jeg har valgt å benytte Stavanger Aftenblad som kilde i undersøkelsen er at flystasjonen på Sola ligger innenfor avisens geografiske dekningsområde. Etter inntoget av de amerikanske jetjagerne i det norske forsvaret i september 1951 hadde den militære flyaktiviteten fra Sola skutt fart. På midten av 1950-tallet var flystasjonen hjembase for omkring 100 militærfly og 2000 mann.¹⁵ Ifølge brigader (p) Birger Martin Strand ble det i enkelte måneder fløyet opp mot tusen timer med jagerfly bare fra Sola.¹⁶ I henhold til aktivitetsrapportene flyplasstårnet på Sola månedlig sendte Luftfartsdirektoratet, fant det både i 1954 og 1955 sted over 16 000 militære avganger og like mange militære landinger på flyplassen.¹⁷ Det kan dermed argumenteres for at Sola hadde Norges viktigste militære flyplass gjennom store deler av 1950-årene. Etter de to toppårene på midten av 1950-tallet, ble det en gradvis nedgang i militæraktiviteten fra flyplassen i takt med at flere av skvadronene flyttet fra Sola til nybygde flystasjoner lengre nord i landet.

Dette førte likevel ikke til at Sola ble satt på sidelinjen når det gjaldt operativ flyvirksomhet i Luftforsvaret. Våren 1953 ble Luftforsvarets bombe- og skyteskole (LBSS) flyttet til Sola. For å opprettholde sin operative status måtte alle jagerflyskvadroner og deres flygere gjennom en måneds våpenopplæring på LBSS hvert år. Ved inngangen til 1969 ble LBSS slått sammen med 718 skvadron. 718 skvadron hadde hatt tilhold på Sola siden høsten 1952. Dette var en treningsskvadron som alle norske jagerflygere måtte ha et årlig opphold på for å fornye sitt instrumentflygningssertifikat. Med dette måtte alle operative jagerflygere i Luftforsvaret tilbringe flere uker på Sola hvert eneste år fra starten av 1950-tallet frem til 718 skvadron ble lagt ned på starten av 1980-tallet.

I 2001 publiserte Institutt for forsvarsstudier «Kilder til norsk luftmilitær historie». I innledningen til referanseverket, som hadde som mål å identifisere alt publisert materiale som tar for seg norsk luftmilitær historie, kan man lese at:

13. Det er likevel en hypotetisk mulighet for at enkelte avisomtaler av dødsulykker har gått under min radar. Fremfor å slå kategorisk fast at Stavanger Aftenblad «kun» omtalte 78 av 95 fatale havari på 1950-tallet presenteres tallene gjennom å skrive at avisen omtalte «minst» 78 av 95 fatale havari. Dette gjentar seg i alle mine oppsummeringer av ulykkesomtalen.

14. Hafsten 2018; Anonym 2018.

15. Skjørestad 2002: 179.

16. Strand 2014: 62.

17. Flyhistorisk Museum Sola, Jærmuseet: Luftfartsdirektoratet, Månedlig rapport over antall avganger og landinger på Sola 1954–1955.

Det norske Forsvaret generelt, og Luftforsvaret spesielt, kan knapt sies ha utgjort et sentralt forskingsfelt for de tradisjonelle akademiske forskingsmiljøene i Norge. Historien til det norske Forsvaret under den kalde krigens epoke er intet unntak i så måte.¹⁸

Det må riktignok påpekes at den norske forsvarshistorien under den kalde krigen har fått noe mer oppmerksomhet innenfor den akademiske og profesjonelle historieskrivingen utover 2000-tallet.

I den tidligere omtalte utgivelse fra Duvsete får Luftforsvarets historie under den kalde krigen en forholdsvis grundig og dekkende behandling. I boken viser Duvsete til det totale ulykkesomfanget i våpengrenen, samt eksemplifiserer situasjonen med konkrete enkeltulykker. Ettersom bokens formål er å formidle Luftforsvarets mangfoldige historie og aspekter gjennom hele den kalde krigen, blir de mange militærflyulykkene naturlig nok kun behandlet sporadisk uten noen systematikk som binder dem sammen til en helhetlig fremstilling. I forbindelse med sin analyse av Luftforsvaret under Finn Lambrechts' ledelse mellom 1951 og 1955 henviser også Ole Jørgen Maaø til de mange ulykkene gjennom første halvdel av 1950-årene og at dette blant annet førte til presseoppslag høsten 1954. Den påfølgende referansen viser at Maaø støtter seg til Duvsetes publikasjon.¹⁹

Det nærmeste vi i dag kommer en helhetlig fremstilling av de mange militærflyulykkene under den kalde krigen er Per Morten Storengens masteroppgave fra 2015 og Robert Hundstads hovedoppgave fra 2001. Storengen tar for seg 116 alvorlige jagerflyulykker på 1950-tallet. Hans konklusjon er at 67 prosent av ulykkene hovedsakelig skyldtes menneskelige feil, mens tekniske feil var hovedgrunnen i 22 prosent av ulykkene. Blant de resterende ulykkene er fire prosent av ulike uspesifiserte årsaker, mens sju prosent har ukjent årsak. Etter å ha identifisert menneskelige feil som hovedårsak til over 2/3 av de undersøkte jagerflyulykkene på 1950-tallet, undersøker Storengen de bakenforliggende årsakene til at feilene ble begått. Kortfattet oppsummert blir den høye beredskapen, den raske ekspansjonen av flystyrken, organisatoriske og strukturelle forhold dratt frem som bakenforliggende forklaring.²⁰ Denne årsakssammenhengen finner vi også i Duvsetes fremstilling av de mange ulykkene på 1950- og 1960-tallet.²¹

Gjennom sin hovedoppgave viser Hundstad at Luftforsvaret gjennom 1950-tallet og starten på 1960-tallet iverksatte en rekke tiltak innenfor mange ulike deler av Luftforsvarets virksomhet for å begrense ulykkesomfanget. Det ble blant annet installert nytt og mer driftssikkert materiale i flyene og på flyplassene. Flymedisinsk institutt ble opprettet. Det fant sted en forbedring av utdannelsen til flygerne så vel som teknisk personell. Det fant sted en økning av andelen langtidskontrakter for å sikre at Luftforsvarets kompetanse og erfaringsnivå ble opprettholdt. Vedlikeholdstjenesten ble endret for å være mer tilpasset det amerikanske materialet som ble tilført Luftforsvaret. Det ble dessuten opprettet en egen flytryggingstjeneste. Utover gjennomgangen av tiltakene som ble satt i verk på 1950-tallet

18. Espenes et al. 2001: 5.

19. Maaø 2017: 76.

20. Storengen 2015: 32.

21. Duvsete 2004: 118, 124, 127, 129, 141–147.

for å redusere flyulykkene inneholder oppgaven en rekke vedlegg. Blant annet en statistikk som viser antall omkomne flybesetningsmedlemmer per år fra 1946 til 1980.²²

LUFTFORSVARET ETTER ANDRE VERDENSKRIG

Ved fredsslutningen i Europa eksisterte det stor fredsoptimisme i alle sjikt av det norske samfunnet. Etter fem år med krig og tysk okkupasjon proklamerte politikerne at Norge skulle bygges opp igjen. Militæret måtte vike til fordel for det sivile og den såkalte gjenoppbyggingen av landet. Som en følge av dette ble store deler av Forsvaret nedlagt i løpet av siste halvår 1945, blant annet hele det norske jagerflyvåpenet. Den internasjonale situasjonen skulle snart endre dette bildet fullstendig.

Fredsoptimismen til tross, allerede før krigs avslutningen var det tydelige tegn på at krigsalliansen mellom vestmaktene og Sovjetunionen slo sprekker. En rekke begivenheter i første halvdel av 1948 sendte Europa inn i en spenningsspiral som raskt resulterte i full splittelse mellom de vestlige allierte og Sovjetunionen. I februar grep kommunistene makten i Tsjekkoslovakia under kuppaktige omstendigheter. Like etterpå ble det kjent at Sovjetunionen ønsket en militærpakt med Finland. Samtidig ble Berlin-spørsmålet mer tilspisset. Ved inngangen til sommeren gikk Sovjetunionen til blokade av byen. Verden gikk raskt inn i en ny konfliktsituasjon i form av en fire tiår lang kald krig ledet an av de to supermaktene USA og Sovjetunionen. Dette fikk umiddelbare konsekvenser for det norske forsvaret. Spesielt for Luftforsvaret som under den kalde krigen kan betraktes som Norges skarpeste våpengren.

Den økte spenningen førte til at Stortinget allerede våren 1948 vedtok en beredskapsbevilgning til Forsvaret på 100 millioner kroner. Av dette gikk 30 millioner til Luftforsvaret. Det tilsvarte en nesten dobling av forsvarsgrenens budsjett.²³ På dette tidspunktet hadde Norge så vidt rukket å bestille sine fire første jetfly i form av de britiske de Havilland Vampire. Etter planen skulle Luftforsvaret bruke tiden frem til sommeren 1949 på å gjøre seg kjent med den nye teknologien og da motta ytterligere 16 Vampire-fly. Den spente verdenssituasjonen og de økte forsvarsbevilgningene førte imidlertid til at Norge kjøpte 20 Vampire-fly alt våren 1948 med umiddelbar levering.²⁴ Den planlagte tilvenningstiden for jetflyteknologien i Luftforsvaret måtte dermed vike i møte med operative hensyn. Parallelt med innføringen av de nye jetjagerne ble et større antall propell-drevne Spitfire-jagerfly fra krigens dager satt inn i operativ tjeneste igjen.²⁵

22. Hundstad 2001: 1–60. Selv om også Hundstads oversikt er utarbeidet på bakgrunn av Hafstens statistikk, avviker den enkelte plasser fra denne artikkelens oversikt. Hundstad teller kun omkomne flybesetningsmedlemmer, mens denne artikkelens oversikt teller alt norsk militærpersonell som omkom i forbindelse med flytjeneste. Eksempelvis militærpersonell som var med i forulykka fly som observatører og teknisk personell på baksetetur osv.

23. Duvsete 2004: 54.

24. Mo & Sælansminde 2013: 148.

25. Duvsete 2004: 53.

Den 4. april 1949 ble den vestlige maktblokken formelt konsolidert gjennom opprettelsen av NATO. Like etterpå ble den amerikanske våpenhjelpavtalen undertegnet. Gjennom våpenhjelpprogrammet og NATOs infrastrukturprogram skulle det norske forsvaret få store mengder militærmateriell de kommende 15 årene. Det var spesielt Luftforsvaret som nøt godt av våpenhjelpen. Mellom 1950 og 1966 mottok Luftforsvaret over 600 militærfly og helikoptre.²⁶ I tillegg til støtten fra USA, økte også de norske forsvarsbevilgningene kraftig på starten av 1950-årene. Forsvarsbudsjettets toppunkt var budsjettåret 1952–53. Da utgjorde forsvarsbudsjettet en tredjedel av statsbudsjettet og hele 4,7 prosent av totalt bruttonasjonalprodukt.²⁷ Dette førte til at Luftforsvaret, som hadde gått ut av andre verdenskrig oppsatt med to jagerflyskvadroner bestående av 36 Spitfire-fly, et drøyt tiår senere, i 1957, stod oppført med ti jetjagerskvadroner. Utover dette bestod Luftforsvaret også av propell-drevne treningsfly, maritime patruljefly, transportfly og helikoptre.

DE FØRSTE ULYKKENE

Den raske ekspansjonen av Luftforsvaret forløp ikke problemfritt. Mellom april og august 1948 mistet Luftforsvaret syv propell-drevne Spitfire-jagerfly, hvor to av ulykkene hadde dødelig utfall for flygerne. Begge dødsulykkene fikk en beskjeden notis i Stavanger Aftenblad påfølgende dag.²⁸ Undersøkelleskommisjonene kom raskt frem til at fem av ulykkene skyldtes motorsvikt grunnet mangelfull vedlikehold. De to siste ulykkene forble uløst. Ettersom pressen hadde fattet interesse for de mange Spitfire-ulykkene la Forsvaret alle kort på bordet gjennom en pressemelding som innrømmet de faktiske forhold rundt ulykkene.²⁹

Det gikk bedre med de norske Vampire-flyene. Frem til 1950 opplevde Luftforsvaret kun ett totalhavari med de nye jetjagerne da et Vampire-fly nødlandet på Gardermoen i desember 1949. Til tross for at flygeren kom uskadd fra hendelsen, var nødlandingen førstesidestoff i Stavanger Aftenblad påfølgende dag.³⁰ Deretter tok det ikke lang tid før den første større dødsulykken på 1950-tallet rammet Luftforsvaret. Mandag 30. januar styrtet et av Luftforsvarets tomotors propellfly av typen Airspeed Oxford like etter avgang fra Værnes med dødelig utfall for de tre om bord. Påfølgende dag rapporterte Stavanger Aftenblad om ulykken på avisens forside.³¹ Også de tre andre flyulykkene med dødelig utfall i 1950 var forsidestoff i Stavanger Aftenblad. Både 5. august og 27. september rapporterte Stavanger Aftenblad om spitfireulykker med dødelig utfall for flygerne.³² To dager senere kunne man igjen lese om en flyulykke med dødelig utfall på avisens forside. Denne gang i form av den første norske jetjagerulykken med dødelig utfall som skjedde da to Vampire-fly kolliderte

26. Mo & Sælansminde 2013: 184f.

27. Skogrand 2004: 243.

28. Stavanger Aftenblad: «Flyulykke på Værnes kostet en fenrik livet», 16. juni 1948; «Flyulykken ved Hamar», 8. juli 1948.

29. Duvsete 2004: 55.

30. Stavanger Aftenblad: «Fly nødlandet på Gardermoen», 3. desember 1949.

31. Stavanger Aftenblad: «Militærfly styrtet på Værnes», 31. januar 1950.

32. Stavanger Aftenblad: «Spitfire styrtet ned», 5. august 1950; «Fly-ulykke i Trøndelag», 27. september 1950.

i luften og en av flygerne omkom.³³ I 1950 mistet Luftforsvaret med andre ord seks mann i fire flyhavarier. Alle ulykkene ble omtalt på forsiden til Stavanger Aftenblad påfølgende dag. Om vi ser bort fra krigshandlingene under andre verdenskrig var dette den brutale starten på det dystreste tiåret i Luftforsvarets historie.

Sola slapp unna dødsulykker med militærfly i 1950, noe som får året til å fremstå som et unntak fremfor det normale. 14. november 1949 hadde eksempelvis et av 334 skvadronens de Havilland Mosquito-fly gått ned i Boknafjorden nord for Stavanger med tap av flyets tomanns besetning. Måneden forut hadde skvadronen flyttet fra Gardermoen til Sola, som skulle bli avdelingens hjembase de neste årene. Et drøyt år senere mistet 334 skvadronen nok et av sine Mosquito-fly. Denne gangen under skytetrening på Lista 15. februar 1951. Igjen mistet besetningen på to mann livet i krasjen. Begge ulykkene ble omtalt på forsiden av Stavanger Aftenblad dagen etter. Reportasjen om den siste ulykken inneholdt dessuten et portrettfoto av de to forulykkede flygerne.³⁴ Etersom det viste seg at materialtretthet i konstruksjonen hadde vært skyld i begge Mosquito-havariene, ble flytypen satt på bakken for godt i etterkant av ulykken i februar 1951.³⁵

DE AMERIKANSKE JETJAGERNE ANKOMMER LUFTFORSVARET

Etter at 334 skvadronens Mosquito-fly var satt på bakken i februar 1951 skulle det ikke ta lang tid før skvadronen ble oppsatt med nytt, amerikansk materiell. Den 10. september 1951 ble 334 skvadron overlevert seks Republic F-84E Thunderjet. Dette var de første jetjagerne det norske forsvaret fikk via den amerikanske våpenhjelpen. Påfølgende år fikk skvadronen 25 nye fly. Utover de seks første flyene levert i 1951, var alle Thunderjet det norske Luftforsvaret fikk av den noe nyere G-varianten. Innen utgangen av 1954 hadde Luftforsvaret mottatt 206 Thunderjet. Med dette er F-84 Thunderjet den flytypen Forsvaret har benyttet i størst antall noen gang.

Selv om 1951 forløp uten noen fatale ulykker med de nye amerikanske jetjagerne, kan ikke det samme sies om norsk militærflygning generelt dette året. Foruten den nevnte dødsulykken som satte de norske Mosquito-flyene på bakken i februar, var det i 1951 ytterligere seks militære flyhavari med dødelig utfall. Gjennom 1951 mistet Luftforsvaret dermed elleve mann i syv dødsulykker. Fem av dødsulykkene var med propell-drevne fly, mens to skjedde med britiskproduserte Vampire-jetjagere. Som foregående år var alle ulykkene gjengitt i Stavanger Aftenblad og fem av ulykkene var forsidestoff.

33. Stavanger Aftenblad: «To Vampire-jagere kolliderer i luften», 29. september 1950.

34. Stavanger Aftenblad: «Haugesund» så Mosquito-fly styrte ned i Bokn-fjorden», 15. november 1949; «Mosquito-fly fra Sola styrtet ned med 2 mann», 16. februar 1951.

35. De to radarutstyrte maskinene ble imidlertid satt i stand i april 1952 og fløyet til Kjevik og Trondheim/NTH for å brukes til undervisningsformål, Mo & Sælansminde 2013: 147.



Et av de mange uhellene med Republic F-84G Thunderjet på Sola i september 1952. Foto: Sola Flystasjons bildesamling

Høsten 1952 deltok 334 skvadron i sin første store NATO-øvelse med sine nye Thunderjet.³⁶ Allerede under oppkjøringen til øvelsen gikk det galt, da to av skvadronens Thunderjet kolliderte over Rennesøy nord for Stavanger 21. august. Dette var den første ulykken som førte til at et Thunderjet gikk tapt. Begge flygerne slapp fra ulykken med skrekken.³⁷ Det gikk verre i de to neste totalhavariene med Thunderjet i september. Begge havariene hadde fatale utfall for de involverte flygerne.³⁸ Alle disse ulykkene fant veien til forsiden av Stavanger Aftenblad. Totalt ble Luftforsvaret rammet av tolv flyhavari med dødelige utfall i 1952. I tillegg til de to dødsulykkene med Thunderjet fra Sola i september fant det dette året sted to Vampire-ulykker, fire propellflyulykker og fire ulykker i USA hvorav minst én av dem var med en jetjager med dødelig utfall. Totalt kostet ulykkene 15 personer livet. Foruten tre av dødsulykkene i USA, var samtlige flyulykker omtalt i Stavanger Aftenblad og fem var forsidestoff.

Dette bildet gjentok seg påfølgende år. I 1953 fant det sted to fatale ulykker med propellfly, seks med jetfly og to dødsulykker i USA, hvor det ikke har vært mulig å finne den involverte flytypen. I disse ti ulykkene mistet elleve nordmenn livet. Unntatt én dødsulykke i forbindelse med opplæringen av norske flygere i USA, fant alle ulykkene veien til Stavanger Aftenblad og fem sto på forsiden. Dette året var de fatale jetflyulykkene likt fordelt mellom jetjagerne Vampire og Thunderjet.

36. Duvsete 2004: 131.

37. Stavanger Aftenblad: «Fly i bakken på Rennesøy i formiddag», 21. august 1952.

38. Stavanger Aftenblad: «Jetfly ned i havet ved Flatholmen», 2. september 1952; «Sersjant Ottar Eide drept ved Thunderjet-kollisjon», 15. september 1952.

ULYKKENE PÅ 1950-TALLET

Som den foregående gjennomgangen viser, fikk de fatale flyulykkene mye oppmerksomhet i Stavanger Aftenblad. Gjennom de tre første årene av 1950-tallet ble samtlige fatale militærflyulykker med norske flygere i Norge omtalt i avisen. Omtalen av dødsulykker i forbindelse med opplæringen av norske flygere i USA, var som vi har sett noe annerledes, da disse skiller seg ut ved å være langt sjeldnere omtalt enn det som er tilfellet med ulykkene som skjedde hjemme i Norge. Her må det understrekes at det kan være at reportasjer om disse ulykkene i en viss grad har gått under radaren min. Mens de fleste ulykkene i Norge har blitt omtalt i avisen påfølgende dag, tok det ofte lengre tid før ulykkene i USA fant veien til avisen. Det har dermed vært mer krevende å finne informasjon om nordmenn som omkom under trening i utlandet i avisen, da det rett som det var kunne gå uker mellom ulykkedato og avisomtale.

Om vi ser på 1950-tallet under ett mistet Forsvaret 116 personer i totalt 95 dødelige flyhavari.³⁹ At antall flyhavari med dødelig utfall bare er marginalt mindre enn antall omkomne viser at de fatale flyhavariene i all hovedsak dreide seg om ulykker med enseters jetjagere. I så måte skiller ulykken med et av 333 skvadrons Catalina på Bjørnøya i mars 1954 seg ut. Ulykken kostet syv av flyets åtte mann store besetning livet. Utover dette omkom det også en sivil passasjer som ikke blir fanget opp i artikkelens statistikker da statistikkene kun presenterer norsk militærpersonell som omkom i flytjeneste. Sivilister og utenlandsk militærpersonell som omkom under militære flyulykker i Norge er dermed utelatt fra statistikkene. Av de 95 militære flyulykkene med dødelig utfall på 1950-tallet finner vi 64 ulykker med jetjagere, 23 ulykker med propelldrevne fly, to med helikopter, samt seks ulykker i forbindelse med flygerutdannelse i USA hvor jeg ikke har tilgjengelig informasjon som sier noe om hvilken flytype flygeren fløy da han omkom. Som nedenstående tabell viser ble minst 78 av de 95 havariene omtalt i Stavanger Aftenblad og 41 var forsidestoff.

39. Ettersom tre av ulykkene ikke førte til alvorlige skader på det involverte flyet er det verdt å presisere at tallet på fatale havari i realiteten er 92, mens tallet på dødsulykker er 95. 25. februar 1951 ble en fenrik og en etterretningsskaptein skutt og drept av en forbryter de skulle anholde. Omstendighetene rundt drapene er uklare, men de to flygerne ble skutt og drept like etter at de hadde forlatt sin PT-26 Cornell etter å ha landet i villmarka like ved rømlingen de var på jakt etter. Stavanger Aftenblad: «To norske flygere funnet skutt og drept av den ettersøkte sinnsjuka», 28. februar 1951. 26. september 1956 løp en løytnant fra OP-troppe (FABN) Brig. N. inn i propellen på sin egen Piper L-18 Super Cub idet han løp ut av flyet som gikk på tomgang for å hente en kartmappe han hadde glemt å ta med seg. Stavanger Aftenblad: «Gikk rett på flypropellen», 27. september 1956. 23. mai 1959 ble en tekniker på Rygge sugd inn i luftinntaket og delvis gjennom motoren på en North American F-86F Sabre som stod på bakken. Stavanger Aftenblad: «Mekanikker tatt av jet-sug», 25. mai 1959.

Fatale ulykker i Luftforsvaret på 1950-tallet				
År	Fatale havari	Omkomne	I Aftenbladet	På forsiden
1950	4	6	4	4
1951	7	11	7	5
1952	12	15	9	5
1953	10	11	9	6
1954	12	18	10	5
1955	12	14	8	2
1956	11	12	10	3
1957	5	5	2	1
1958	13	15	13	6
1959	9	9	6	4
Sum	95	116	78	41

Avisens omtale av de fatale militærflyhavariene fremstår i seg selv konkrete og nøkterne. Gjennom ulykkesomtalen blir leserne formidlet håndfast faktainformasjon som går på krasjlokasjon, hvilken flytype som var involvert, flygernes navn, samt tidvis informasjon omkring den antatte årsak til havariet og hvilken type oppdrag flyet var ute på. Ofte blir ulykkesomtalen illustrert med et portrett av den forulykkede flygeren.

Sammenlignet med dagens avisartikler fremstår de aller fleste sakene i Stavanger Aftenblad mer som notiser enn artikler. Dette gjelder også de aller fleste ulykkesomtalen. De er ofte ikke større enn et par-tre avsnitt, selv om det eksisterer enkelte unntak. På 1950-tallet fremstod avisens forside mer som ei ordinær side enn det vi i dag forbinder med ei avisfor-side. Utover avisens topp tekst er det liten forskjell på forsiden fremtoning sammenlignet med avisens øvrige sider. Forsiden består som resten av avisen av en rekke saker. Ofte er det klemt inn bortimot 20 ulike saker på forsiden.

Det som overrasker mest med ulykkesomtalen er at de forulykkede flygerne nær alltid nevnes med fullt navn i ulykkesomtalen som stort sett er trykt dagen etter ulykken. NRKs reportasje fra avdukingen av minnesmerket på Luftkrigsskolen høsten 2014 hevdet: «Identitetene til mange av pilotene er fortsatt hemmelig, men de aller fleste av dem omkom mellom 1950 og 1972». ⁴⁰ Nåtidens inntrykk av hemmelighold rundt de forulykkede flygernes identitet stemmer dermed dårlig overens med omtalene i Stavanger Aftenblad. Foruten tre tilfeller nevnes de forulykkede flygerne med navn i samtlige avisomtaler.

40. Veum & Gravdal 2014.



17. april 1958 styrtet en Lockheed T-33 T-bird fra 718 skvadron 600 meter fra Sola Strandhotell. I følge Stavanger Aftenblads ulykkesomtale påfølgende dag skyldtes ulykken som kostet flygeren livet neppe teknisk feil. Foto: Sola Flystasjons bildesamling

Om vi ser på de mange ulykkene på 1950-tallet med dagens øyne virker det overraskende at dette kunne skje uten større oppstandelse i befolkningen. Som Strandman understrekte høsten 2014 skjedde disse ulykkene i en annen tid. En tid hvor holdningen til omkomne flygere var noe helt annet enn den vi har i dag. Da var det helt vanlig å miste flygere ute på oppdrag, og dette var rett og slett noe man regnet med. Dette gjenspeiles også i Stavanger Aftenblad. Spesielt på 1950-tallet. Omtalene av de fatale militærflyulykkene suppleres nemlig av artikler som understreker at flygernes risikable aktivitetsmønster var en nødvendighet og at ulykkesomfanget i det norske forsvaret ikke var større enn i andre land, snarere tvert om.

7. januar 1953 fløy to av 334 skvadronens Thunderjet inn i terrenget under krevende flyforhold på vei hjem til Sola etter en øvelsestur i området. Foruten en større artikkel omkring den spesifikke hendelsen på forsiden av avisen, trykte Stavanger Aftenblad to supplerende artikler på den samme forsiden under overskriftene «Formasjonsflyging er en nødvendighet» og «Færre jet-ulykker i Norge enn i de andre NATO-land».⁴¹ Fremfor å sette et kritisk søkelys på de mange ulykkene, kan man med ettertidens øyne påstå at avisen forsøkte å rettferdiggjøre hendelsene gjennom å understreke at våre NATO-allierte hadde minst like mange militærflyulykker som det norske forsvaret, samt påpeke nødvendigheten av at aktiviteten ble gjennomført slik den ble. At ulykkesomtalen ble supplert med slike artikler var likevel ikke noe vi kan betegne som et gjennomgående trekk, selv om avisen opp gjennom tiåret hadde en rekke artikler som påpekte dette.⁴²

Avisen hadde også en tendens til å trekke frem at flygerne selv hadde skyld i de fleste dødsulykkene. Etter to nye militærflyulykker med fatalt utfall i januar 1953 understrekte avisen igjen at det ikke var unormalt mange ulykker i Norge. I reportasjens underoverskrift kommer det dessuten frem at de fleste ulykkene skyldes feil fra flygerne.⁴³ Det ble også understreket i en artikkel to måneder senere med overskriften «75 pst av ulykkene skyldes flygeren selv».⁴⁴ Om vi ser på disse tallene med et ukritisk øye er de for så vidt reelle nok, men som Storengen påpeker i sin masteroppgave er det viktig å ikke slå seg til ro med at ulykkene skyldes feildisponeringer fra flygernes side. Å undersøke hvorfor flygerne gjorde de aktuelle feilene blir et vel så interessant spørsmål. I den forbindelse trekker han, så vel som Duvsete, frem en rekke organisatoriske og strukturelle årsaker som i all hovedsak beror på den overordnede konteksten i form av den kalde krigen, den enorme kvantitative oppbyggingen den førte med seg på meget kort tid, den høye aktiviteten og de store forventningene som ble rettet mot de operative avdelingene i Luftforsvaret.⁴⁵

Til tross for Stavanger Aftenblads omfattende dekning av ulykkene i Luftforsvaret, ble de aldri systematisert og satt sammen i et mønster som viste det totale ulykkesbildet. Hendelsene ble stort sett kun omtalt som enkelthendelser der og da. Det er likevel unntak. I januar 1957 fortalte avisen at 11 militærflygere hadde blitt drept i tjeneste i 1956.⁴⁶ 26. juni 1958 kunne man lese avisoverskriften «Atter en jetjager styrtet». Artikkelen kom likevel ikke med noe spesifikk utdyping av hva «atter en» faktisk innebar.⁴⁷ 6. desember det samme året fortalte avisen at Luftforsvaret dagen før hadde mistet tre mann i to separate ulykker. Avslutningsvis fortalte reportasjen at 14 [sic] militærflygere hadde mistet livet gjennom året og at året dermed var et av de verste i Luftforsvarets historie. Artikkelen slo videre fast at fore-

41. Stavanger Aftenblad: «Begge flyene styrtet ned omtrent samtidig»; «Færre jet-ulykker i Norge enn i de andre NATO-land»; «Formasjonsflyging er en nødvendighet», 8. januar 1953.

42. Stavanger Aftenblad: «Tallet på ulykker med jagerfly er ikke unormalt stort i Norge», 5. februar 1953; «Jeg gruer meg mer for å kjøre bil enn for å sette meg inn i et fly i dag», 20. september 1957; «Ikke vesentlig farligere med jet enn med gammeldags propellfly», 13. mai 1958.

43. Stavanger Aftenblad: «Tallet på ulykker med jagerfly er ikke unormalt stort i Norge», 5. februar 1953.

44. Stavanger Aftenblad: «75 pst av ulykkene skyldes flygeren selv», 14. april 1953.

45. Duvsete 2004: 116, 118, 124, 127, 141–147, 313; Storengen 2015: 21, 24–28, 32, 25.

46. Stavanger Aftenblad: «11 militærflygere ble drept i 1956», 3. januar 1957.

47. Stavanger Aftenblad: «Atter en jetjager styrtet», 26. juni 1958.

gående år var langt bedre med kun tre [sic] omkomne, mens det største antall dødsoffer var i 1954 med 18 omkomne.⁴⁸

ULYKKENE PÅ 1960- OG 1970-TALLET

Dersom vi sammenligner ulykkesstatistikken fra 1960-tallet med statistikken fra det foregående tiåret, kan det virke som om grepene som ble tatt av den militære ledelsen i våpengeren fra midten av 1950-tallet for å øke profesjonaliteten og sikkerheten etter hvert begynte å gi utslag i form av færre fatale flyulykker i Luftforsvaret. Mens Forsvaret mistet 116 personer i 95 fatale flyhavari på 1950-tallet, var tallet redusert til et tap på 34 personer i 28 fatale flyulykker på 1960-tallet. Dette bekreftes også av Hundstad som påpeker at det mellom 1950 og 1958 omkom i snitt 2,3 flygere per 10 000 flytime, mens tallet ble redusert til 0,5 for 1960-tallet. Dette var en nedgang på 77,5 prosent.⁴⁹

Utover tiltakene som ble igangsatt på 1950-tallet for å redusere ulykkesfrekvensen må det også legges til at nedgangen dels kan være en konsekvens av endrede ytre rammer. Den store ekspansjonsperioden for Luftforsvaret hva angikk fly og skvadroner begynte å avta ved inngangen til det nye tiåret. Mens Luftforsvaret hadde benyttet fem ulike jetjagerflytyper parallelt i 1957, var antallet redusert til to på slutten av 1960-tallet.⁵⁰ Den totale mengden fly ble halvert, fra 227 jagerfly ved årsskiftet 1957/58,⁵¹ til 110 i 1970.⁵² Med reduksjonen i antall fly, samt færre typer, var det på sett og vis naturlig at ulykkestallet ble redusert sammenlignet med aktivitetstoppen på 1950-tallet. Mens utstyrsparken og flyaktiviteten utvilsomt vokste fra Luftforsvarets kapasitet på 1950-tallet kan man kanskje si at det fra 1960-tallet ble mer samsvar mellom faktisk organisasjonskapasitet og aktivitet.

48. Om vi undersøker avisens omtaler av fatale militærflyulykker dette året kommer det frem at det var 15 flygere som omkom i 1958. 15 omkomne flygere samsvarer også med de upubliserte taplistene. I henhold til de upubliserte taplistene omkom det i 1957 fem norske militærflygere. Stavanger Aftenblad: «Flyvåpenet mistet tre mann ved to ulykker same dag», 6. desember 1958; Hafsten 2018; Anonym 2018.

49. Hundstad 2001: 6.

50. Luftforsvaret opererte riktignok med flere ulike undervarianter av de to jetjagerflyene Lockheed F-104 Starfighter og Northrop F-5 Freedom Fighter.

51. Duvsete 2004: 153.

52. Henriksen 2017: 203.

Fatale ulykker i Luftforsvaret på 1960-tallet				
År	Fatale havari	Omkomne	I Aftenbladet	På forsiden
1960	4	5	4	2
1961	6	8	5	2
1962	3	3	3	1
1963	4	4	4	1
1964	4	5	4	4
1965	2	3	2	2
1966	-	-	-	-
1967	1	1	1	0
1968	3	4	2	1
1969	1	1	1	0
Sum	28	34	26	13

Innholdet og utformingen av avisens omtale av fatale militærflyhavari fremstår forholdsvis uendret om man sammenlegger omtalene fra 1960-tallet med omtalene fra 1950-tallet. Det var riktignok en liten oppgang når det gjaldt Stavanger Aftenblads rapportering av fatale militære flyhavari på 1960-tallet sammenlignet med foregående tiår. Mens minst 82 prosent av de fatale havariene ble omtalt i avisen på 1950-tallet steg tallet til minst 93 prosent på 1960-tallet.

I likhet med foregående tiår forekom det også på 1960-tallet et par avisomtaler som tok for seg ulykkesomfanget på et overordnet nivå. 20. mars 1967 trykte avisen for eksempel en artikkel som viste antall totalhavari og fatale havari med Luftforsvarets ulike jetjagerflytyper per 10 000 flytimer.⁵³ Ettersom oversikten ikke sa noe om årlig flytid for Luftforsvarets jetjagerfly, eller kom med et konkret tall på antall omkomne, var det likevel umulig å lese noe mer ut av oversikten enn at antall ulykker var synkende.

Artiklene som satte søkelys på flygerfeil som hovedårsak for de fleste flyulykkene forsvant i all hovedsak fra avisen ved inngangen til 1960-tallet. Gjennom 1960-tallet later det på den andre siden til å være en langt større dekning av militærflyulykker i våre naboland, eksempelvis Danmark, Sverige og Vest-Tyskland, sammenlignet med foregående tiår.⁵⁴ Tysklands tap av F-104 Starfighter er i så måte et godt dekt tema i avisen hvorpå den i notisform nærmest teller de tyske tapene fortløpende.⁵⁵ Stavanger Aftenblads rapportering av de tyske Starfighter-havariene fortsatte også utover 1970-tallet.⁵⁶

53. Stavanger Aftenblad: «Ulykkesfrekvensen synker for jetjagerne i Forsvaret», 20. mars 1967.

54. Ettersom jeg ikke har gjennomført et systematisk søk etter utenlandske flyulykker kommer dette inntrykket som en følge av mine ad-hoc resultat i forbindelse med den systematiske gjennomgangen av Stavanger Aftenblad i søken etter artikler omkring fatale militærflyulykker med norsk personell.

55. Stavanger Aftenblad: «Flyulykker i Sverige», 12. september 1961; «Flyulykker i Sverige», 23. januar 1963; «To danske flygere», 20. mars 1963; «En dansk jetjagerflyger», 17. juli 1963; «Seks svenske flygere drept», 21. september 1963; «20 vest-tyske Starfighter'e havarert i år», 24. desember 1965; «Jet-fly styrtet i Vest-Tyskland», 21. januar 1966; «To tyske jager-fly styrtet i Nordsjøen», 11. mai 1966, «Enda en vest-tysk Starfighter styrtet», 3. september 1966, «Den 71. ulykke med Starfighter i Vest-Tyskland», 31. mai 1967.

56. Stavanger Aftenblad: «Ny ulykke med Starfighter i Vest-Tyskland», 11. mars 1970; «Starfighter nr 130 styrtet»; 6. mars 1971, «Tyske fly-problemer», 14. april 1971.

Når det gjelder norske militærflyulykker med fatalt utfall og medieoppmerksomheten rundt disse, var det liten endring mellom 1960- og 1970-tallet. Både ulykkesstatistikken og Stavanger Aftenblads omtale av ulykkene fremstår forholdsvis uendret idet vi går fra 1960-tallet til 1970-tallet. Gjennom 1970-tallet rapporterte avisen fra minst 79 prosent av de fatale militærflyhavarierne. Dette var en forholdsvis stor nedgang fra toppunktet på 1960-tallet, og man var tilbake på tilsvarende rapporteringsnivå som på 1950-tallet. Antall fatale havarier på forsiden varierte langt mindre mellom de tre tiårene. Det var kun en marginal forskjell gjennom de 30 første årene av den aktuelle perioden.

Fatale ulykker i Luftforsvaret på 1970-tallet				
År	Fatale havari	Omkomne	I Aftenbladet	På forsiden
1970	2	2	1	1
1971	6	7	5	2
1972	5	7	5	3
1973	-	-	-	-
1974	2	2	1	1
1975	3	4	2	0
1976	-	-	-	-
1977	3	5	2	1
1978	1	1	1	1
1979	2	5	2	2
Sum	24	33	19	11

Det er verdt å merke seg at ett av de to fatale havariene i 1979 skilte seg ut fra samtlige andre dødsulykker gjennom perioden 1950–1989 ved å ha funnet sted på et skarpt oppdrag under en internasjonal operasjon. Den 3. februar 1979 omkom to piloter, én lege og én sjukepleier da et norsk Bell UH-1B helikopter på FN-oppdrag i Libanon fløy på et kraftspenn underveis for å hente en såret FN-soldat.

ULYKKENE PÅ 1980-TALLET

1980-tallet skiller seg ut på flere måter sammenlignet med de foregående tiårene av perioden. Foruten å være tiåret med lavest forekomst av fatale flyulykker i Luftforsvaret, var det også da færrest ulykker fant veien til forsiden av Stavanger Aftenblad.

Fatale ulykker i Luftforsvaret på 1980-tallet				
År	Fatale havari	Omkomne	I Aftenbladet	På forsiden
1980	1	1	1	0
1981	1	1	0	0
1982	1	1	0	0
1983	1	1	1	0
1984	-	-	-	-
1985	2	3	1	0
1986	1	1	1	0
1987	2	3	1	0
1988	2	2	2	0
1989	3	3	3	1
Sum	14	16	10	1

Mens det kun var en mindre nedgang i omtalen av fatale militærflyulykker i forhold til det totale antall ulykker, var det en markant nedgang i antall ulykker på avisens forside. En analyse av årsaken til nedgangen i forsideoppslag på 1980-tallet ligger utenfor artikkelens rammer. Det er likevel verdt å påpeke at det på starten av 1980-tallet fant sted en kraftig reduksjon av jagerflyaktiviteten fra Sola Hovedflystasjon. Etter over tre tiår som hjembase for norske jetjagere endte dette da 718 skvadron ble nedlagt ved utgangen av 1982. Sola Hovedflystasjon fikk det siste tiåret av den kalde krigen en mer tilbaketrukket rolle vedrørende den militære flyaktiviteten sammenlignet med tidligere tiår. Når det er sagt, førte nasjonale og internasjonale militærøvelser likevel til en forholdsvis omfattende militær flyaktivitet fra flyplassen også gjennom dette tiåret. Reduksjonen i jagerflyaktiviteten fra flyplassen kan likevel ha ført til at oppslag omkring de militære flyulykkene i Luftforsvaret ble mindre dagsaktuelt stoff for Stavanger Aftenblad utover 1980-tallet enn det hadde vært tidligere.

Det er også verdt å påpeke at Stavanger Aftenblad gjennom 1970-tallet begynte å få et mer «moderne» layout hvorpå antall saker på forsiden ble sterkt redusert til fordel for et begrenset antall saker som ble slått kraftigere opp. Den kraftige reduksjonen i antall saker på forsiden førte naturlig nok til en større seleksjon av forsideoppslagene.

DET TOTALE BILDET

Dersom vi ser på perioden 1950–1989 under ett mistet forsvaret 199 mann i 161 fatale flyhavari. I nesten 3/4 av de fatale havariene dreide det seg om jetjagere, mens den siste 1/4 dreide seg om propell-drevne fly og helikoptre. Stavanger Aftenblad omtalte minst 133 av disse havariene, og minst 66 av dem var forsidestoff. Dermed ble minst 83 prosent av de fatale flyhavariene i Luftforsvaret under den kalde krigen omtalt i avisen, hvorav 41 prosent av de fatale flyhavariene nådde avisens forside.

Prosentvis omtale av fatale ulykker per tiår i Stavanger Aftenblad		
Periode	Omtale av fatale ulykker i prosent	Omtale av fatale ulykker på forsiden i prosent
1950-årene	82	43
1960-årene	93	46
1970-årene	79	46
1980-årene	71	7
Totalt	83	41

Det er også et stort antall avisartikler som tar for seg militære flyulykker som ikke kostet liv. Flygerne overlevde tross alt de fleste totalhavarier. De fatale militærflyhavarierne utgjør dermed kun toppen av isfjellet. Totalt har jeg identifisert over 400 omtaler i avisen omkring militære flyulykker. Majoriteten av disse omtalene dreier seg om norske ulykker, men det er også flittig referert til utenlandske ulykker. Ettersom det ikke er gjort noe eksplisitt søk for å identifisere samtlige avisartikler som tar for seg flyulykker i Luftforsvaret, eller utenlandske militærflyulykker, kan man regne med at det reelle antallet er langt høyere enn 400.

AVSLUTNING

En gjennomgang av Stavanger Aftenblads digitalarkiv for perioden 1950 til 1989 viser at de fatale militærflyulykkene gjennom perioden ble viet stor oppmerksomhet i avisen. Minst 83 prosent av periodens 161 fatale militærflyhvari ble omtalt i avisen, og 41 prosent av dem nådde avisens forside. Disse funnene viser at bildet er mer nyansert enn det NRKs reportasjer fra 2014 ga inntrykk av. Hvorvidt man med utgangspunkt i disse tallene kan si at flygerne som omkom etter andre verdenskrig fikk liten eller stor oppmerksomhet i sin samtid er et åpent spørsmål som gir rom for mange subjektive meninger og betraktninger. Som det kom frem innledningsvis var det utvilsomt manglende nasjonal oppmerksomhet rundt de fatale militærflyulykkene fra det offisielle Norge.

Det vi med sikkerhet kan slå fast etter en systematisk gjennomgang av Stavanger Aftenblad er at de fatale militærflyulykkene mellom 1950 og 1989 var på medias dagsorden. Denne artikkelen dokumenterer at de fatale militærflyulykkene under den kalde krigen fikk omfattende oppmerksomhet i dagspressen i sin egen samtid. Stavanger Aftenblad var heller ikke alene om å rapportere om ulykkene. I slutfasen av arbeidet med artikkelen ble jeg gjort oppmerksom på en tredje upublisert liste over norske flygere som omkom under den kalde krigen. Hovedkilden til sistnevnte tapsliste er en gjennomgang av Aftenpostens rapportering av fatale militærflyhavarier under den kalde krigen. Selv om jeg ikke har gjennomgått tapslistens referanseliste ulykke for ulykke, viser den at også Aftenposten rapporterte fra de aller fleste, om ikke alle, fatale militærflyulykker som involverte norske militærflygere under den kalde krigen.⁵⁷ At omfanget av disse ulykkene i dag fremstår som glemt må derfor bero på andre faktorer enn manglende pressedekning. Ulykkene ble en sak der og da før de raskt ble glemt.

57. *Flyulykker med dødelig utgang som involverer norsk luftpersonell etter andre verdenskrig*, upublisert dokument mottatt digitalt fra Pål Næss 20. oktober 2018

Det er naturligvis ingen automatikk i at en sak blir husket på bakgrunn av ei avisforside. De fleste avisforsider blir kanskje glemt raskere enn det vi normalt tenker over. Historikeren Ola Svein Stugu skriver at erfaringer og forestillinger må ordnes etter mønster og prinsipper for å gi mening. Man må finne ut hva som kommer først og sist og ordne elementene som ligger imellom til et samlet mønster.⁵⁸ De enkelte hendelsene må med andre ord gjøres om til en sammenhengende fortelling for å gi mening. Den amerikanske historikeren William H. McNeill argumenterer for at hendelser først blir historie etter at de er satt sammen til et mønster som blir forståelig og troverdig.⁵⁹ Man kan med andre ord ikke ta for gitt at fortiden blir en del av det kollektive minne kun fordi en begivenhet har skjedd.

Kan årsaken til at det som kanskje er Norges største arbeidslivsulykke i dag fremstår som ukjent, være den manglende fortellingen som binder disse enkeltepisodeene sammen til en sammenhengende helhet? Har de 161 individuelle arbeidsulykkene med 199 omkomne aldri blitt mer enn enkeltepisodes nettopp på grunn av mangelen på en fortelling, en historie, som binder ulykkene sammen til noe større enn hendelser på avisforsiden der og da? Kanskje det er historikernes manglende behandling av temaet som er årsaken til at militærflygerne som omkom under den kalde krigen ikke er en del av det kollektive minnet i 2018?

Vi kan konstatere at den kalde krigen og dens konsekvenser for de operative militæravdelingene i det norske forsvaret i all hovedsak er et oversett tema i vår nasjonale historiefremstilling og forskning. Selv om det eksisterer en omfattende forskningslitteratur innenfor den kalde krigen, er den, som annen forskning omkring norsk utenriks- og forsvarshistorie, hovedsakelig konsentrert rundt sikkerhetspolitiske emner og problemstillinger. Normalt er det det storpolitiske spillet og stormaktspolitikken som står i sentrum når den kalde krigen analyseres og forklares. De dramatiske hendelsene og episodene som preget den kalde krigen, blir sett fra toppolitikernes og ledende tjenestemenns perspektiv.

Militæravdelingene og enkeltmenneskene som til daglig fikk føle den kalde krigens spenninger på kroppen er det ofte lett å overse i den store sammenheng. I kontekst av den storpolitiske konfrontasjonen gjennomførte de norske militærpilotene farlige oppdrag og ekstreme øvelser som ofte krevde deres liv. Fra siste halvdel av 1950-tallet ble de norske jagerflyene i stor grad øremerket offensive operasjoner utenfor landets grenser i en potensiell storkrig. Fra 1960-tallet gikk norske jagerfly på vingene på få minutters varsel et tresifret antall ganger hvert år for å avskjære, identifisere og holde sovjetiske flystyrker under oppsyn mens de fløy ned langs norskekysten.⁶⁰ Under den kalde krigen var dermed de norske flystyrkene på NATO-toppen når det gjaldt avskjæringer og avfotograferinger av sovjetiske fly på tokt i internasjonalt luftrom. Med dette ble de norske flygerne ofte først i Vesten til å identifisere og fotografere nye sovjetiske fly, fartøyer og våpen i operativ sammenheng.⁶¹

Tiden er kanskje moden for et større forskningsprosjekt som fremhever og synliggjør innsatsen til de norske militærflygerne under den kalde krigen, innhente informasjon og sikre minner om en hittil lite kjent del av norsk arbeidslivshistorie, samt sammenligne jagerfly-

58. Stugu 2016: 17.

59. McNeill 2008: 5.

60. Duvsete 2004: 219; Børresen, Gjeseth & Tamnes 2004: 70.

61. Luftforsvaret 1991: 109, 111, 118ff, 127, 133f.

ulykkene med andre arbeidsulykker i mannsdominerte miljøer i den samme tidsperioden. Med andre ord et forskningsprosjekt som setter de omkomne militærflygerne inn i en kontekst som gir enkeltepisodene mening som del av en større fortelling.

LITTERATUR

- Anonym. (2018). *Omkomne i militære flyulykker i Norge etter krigen*. Upublisert manuskript.
- Børresen, J., Gjeseth, G. & Tamnes, R. (2004). *Norsk forsvarshistorie: Bd. 5. Allianseforsvar i endring*. Bergen: Eide.
- Duvsete, S. (2004). *Luftforsvarets historie: Bd. 3. Kalde krigere og barmhjertige samaritaner*. Oslo: Aschehoug.
- Espenes, Ø., Roland, B., Skogrand, K., Sørensen, M. T., Weisteen, T., Aamoth, O. F. & Kleve, K.L. (Red.). (2001). *Kilder til norsk luftmilitær historie*. Oslo: Institutt for forsvarsstudier.
- Hafsten B. (2018). *Norsk militært luftpersonell og annet personell omkommet i flytjeneste 1912 – 2018*. Upublisert manuskript.
- Henriksen, M. (2017). Ingar Tore Narvhus: Stødig kurs mot modernisering. I O. J. Maaø & S. Sanderød (Red.). *Luftforsvarets historie: Sett ovenfra* (s. 196–213). Bergen: Fagbokforlaget.
- Hundstad, R. (2001). *Antall flyulykker i Luftforsvaret på 1960-tallet gikk kraftig ned i forhold til 1950-tallet. Hvilke tiltak kan være med på å forklare denne nedgangen?* (Hovedoppgave). Luftkrigsskolen, Trondheim.
- Luftforsvaret (1991). *331 skvadron 50 år*. Bodø: Skvadronen.
- Maaø, O. J. (2017). Finn Lambrechts: Modernisator og atomvåpenforkjemper. I O. J. Maaø & S. Sanderød (Red.). *Luftforsvarets historie: Sett ovenfra* (s. 68–83). Bergen: Fagbokforlaget.
- McNeill, W. H. (2008). *Mythistory and Other Essays*. Chicago: University of Chicago Press.
- Mo, S. & Sælansminde, O. B. (2013). *Norske Militærfly: Norske militærfly 1912-2013*. Bergen: Bodoni.
- Næss, P. (2018). *Flyulykker med dødelig utgang som involverer norsk luftpersonell etter andre verdenskrig*. Upublisert manuskript.
- Skjørestad, P. (2002). *Sola 1930-2000: Bd.1. Hverdagsliv, krigen 1940-1945, forsvaret*. Sola: P. Skjørestad.
- Skogrand, K. (2004). *Norsk forsvarshistorie: Bd. 4. Alliert i krig og fred*. Bergen: Eide.
- Stavanger Aftenblad (1950-1989).
- Storengen, P. A. (2015). *Why did the crash?: An examination of the fatal Norwegian air force accidents in the period 1951 – 1960* (Mastergradsavhandling). University of Wolverhampton, Wolverhampton.
- Strand, B. M. (2014). *Jagerflyger under den kalde krigen*. Stavanger: Dreyer.
- Stugu, O. S. (2016). *Historie i bruk*. Oslo: Samlaget.
- Veum, E. (2014, 29. mars). Nesten hver måned omkom en norsk pilot under den kalde krigen. NRK. Hentet 09.08.2018 fra <https://www.nrk.no/norge/pilotdodsfall-under-den-kalde-krig1.11638130>
- Veum, E. & Gravdal, L. G. (2014, 31. oktober). Falne piloter blir endelig hedret. NRK. Hentet 09.08.2018 fra <https://www.nrk.no/trondelag/falne-piloter-blir-endelig-hedret-1.12019425>